

Центральная и Южная Азия: внешнеторговые и транспортно-транзитные инициативы*

УДК: 339.5(5-015)
ББК: 65.428
3-996
DOI: 10.24411/2072-8042-2021-8-33-46

*Наби Саидкаримович ЗИЯДУЛЛАЕВ,
Заслуженный деятель науки РФ,
член-корреспондент АН Узбекистана,
доктор экономических наук, профессор,
Институт проблем рынка РАН
(117418, Москва, Нахимовский просп., 47) -
главный научный сотрудник,
E-mail: nabi926@mail.ru*

Аннотация

Рассматриваются региональная взаимосвязанность, возможности углубления экономического сотрудничества и торгово-экономических связей Центральной и Южной Азии, предлагаются варианты инфраструктурных проектов, создания новых транспортных коридоров с выходом к Индийскому океану. Обосновываются модели взаимовыгодной связки этих макрорегионов в транспортно-логистической, энергетической, торговой, производственной, и инвестиционной сферах. Отмечается возрастающая роль Республики Узбекистан в решении ключевых проблем региональной безопасности и обеспечении мира и стабильности в Евразии, включая содействие урегулированию ситуации в Афганистане.

Ключевые слова: экономическое сотрудничество, внешнеторговые связи, транспортно-транзитные коридоры, инфраструктурные проекты, Центральная Азия, Южная Азия.

Central and South Asia: Foreign trade and transit initiatives

*Nabi Saidkarimovich ZIYADULLAEV,
Honored Scientist of the RF, Corresponding Member of the Academy of Sciences of Uzbekistan,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Market economy institute, RAS
(47 Nakhimovsky Avenue, 117418, Moscow) - Principal Researcher, E-mail: nabi926@mail.ru*

Abstract

Regional interdependence, opportunities to deepen economic cooperation and trade and economic relations between Central and South Asia are considered; options of infrastructure projects and creation of new transport corridors with access to the Indian Ocean are proposed. Models of mutually beneficial cooperation of these macroregions in the transport and logistics, energy, trade, production, and investment areas are justified. The increasing role of the Republic of Uzbekistan in solving key issues of regional security and ensuring peace and stability in Eurasia, including assistance in resolving the situation in Afghanistan, is noted.

Keywords: economic cooperation, foreign trade relations, transport and transit corridors, infrastructure projects, Central Asia, South Asia.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ (проект № 21-010-43021)



15-16 июля 2021 г. в Ташкенте состоялась международная конференция высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности». Это – первая за многовековую историю ЦА встреча в узбекской столице лидеров государств, руководителей внешнеполитических и внешнеэкономических ведомств из более чем 40 стран мира, в которой также приняли участие представители ООН, ЕС, ШОС, ОЭСР, СНГ, ЕАЭС, ВТО, Исламской организации сотрудничества, Совета сотрудничества тюркоязычных государств, Всемирного банка, МВФ, ЕБРР, азиатских и исламских банков.

Конференция посвящена дальнейшему углублению экономического сотрудничества в Центральной Азии с выходом на Южную Азию, исторически тесно связанную в экономическом, социальном и культурно-цивилизационном измерениях. Она призвана сформировать политическую и экспертную площадку для многостороннего обсуждения модели взаимовыгодной стратегической связки «Центральная Азия – Южная Азия» в транспортно-логистической, энергетической, торговой, производственной, инвестиционной, технологической и культурно-гуманитарной сферах и способствовать формированию условий для реализации крупных инфраструктурных проектов.

Об этом говорил на пленарном заседании министр иностранных дел РФ С.В. Лавров: «Вопрос о взаимосвязанности между Центральной и Южной Азией мы рассматриваем прежде всего через призму интеграционных процессов, набравших высокую динамику во всем евразийском регионе. Россия последовательно выступает за формирование Большого Евразийского партнерства – объединительного интеграционного контура на всем пространстве от Атлантики до Тихого океана... В таком широком контексте повышение взаимосвязанности между Центральной и Южной Азией открывает новые перспективы для развития торгово-экономических и инвестиционных процессов на евразийском континенте».

В работе Конференции принимали участие и российские эксперты – председатель Экспертного совета по экономическим наукам ВАК РФ Сергей Афонцев, директор Института мировой экономики и международных отношений РАН Федор Войтоловский и главный научный сотрудник Института проблем рынка РАН Наби Зиядуллаев, выступивший на первой секции «Торговая и транспортная взаимосвязанность для устойчивого роста», где модератором был советник Президентов Узбекистана и Казахстана, экс-президент Европейского банка реконструкции и развития Сума Чакрабарти.

На полях Конференции состоялось торжественное открытие Международного института Центральной Азии (МИЦА), на котором выступили Председатель Сената Олий Мажлис Республики Узбекистан Танзила Нарбаева, специальный представитель генерального секретаря ООН по ЦА Наталья Герман и министр иностранных дел Узбекистана Абдулазиз Камиллов. МИЦА создан для исследования роли

государств ЦА в международной политике и экономике, а также для подготовки высокопрофессиональных национальных кадров и повышения их квалификации. Одновременно прошла презентация журнала «Экономика Центральной Азии», на которой выступили первый заместитель директора Института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан Мир-Акбар Рахманкулов и председатель ВАК при Кабинете Министров Узбекистана Ахмадбек Юсупов.

Участники конференции приняли проект специальной резолюции Генассамблеи ООН об укреплении взаимосвязанности между Центральной и Южной Азией, включающей создание новых транспортных коридоров, связывающих Центральную Азию с Индийским океаном.

* * *

ЦА и ЮА, являясь колыбелью одной из древнейших мировых цивилизаций, ассоциируется с самыми оживленными маршрутами Великого шелкового пути как торговой магистрали, возникшей в III веке до н.э. и просуществовавшей до XVII в. «Развитие идет там, где проходят торговые пути», – говорили древние мудрецы. Государства всегда боролись, чтобы караваны товаров проходили через их территорию, поскольку это не только помогало росту экономики и обогащению населения, но и превращало их в участников глобальной торговли. В дальнейшем в силу целого ряда историко-географических причин вплоть до XXI века регион стал отставать от мировых трендов промышленно-инновационного и научно-технического развития. Интеграционные процессы в ЦА и ЮА оказались практически замороженными. Так, страны ЦА, обретя 30 лет назад суверенность, соперничали друг с другом, спорили о воде, природных ресурсах, границах. Лидеры государств вообще перестали решать общие задачи, не проводили совместные встречи, за исключением участия в саммитах СНГ и ШОС.

Перспективы ЦА обусловлены территориальной общностью, равным стартовым уровнем экономического развития, едиными транспортными и энергетическими коммуникациям, водными ресурсами, необходимостью их совместной эксплуатации, что позволяет ее участникам вместе решать многочисленные региональные задачи. Взаимосвязанность народов обуславливает неотделимость их стратегий. Международное сотрудничество и экономическая интеграция становятся уже не просто вопросом выгоды, а выживания, сохранения национальной самобытности и экономической самостоятельности каждого государства. Кроме того, к объединению их подталкивает необходимость на региональном уровне противостоять локальным и глобальным угрозам безопасности. Это и высыхание Арала, и проникновение наркотиков, оружия, терроризма и религиозного фундаментализма, и угроза эскалации напряженности со стороны Афганистана.



Начиная с 2017 г., новые внешнеполитические подходы Узбекистана нормализовали отношения между странами ЦА и актуализировали региональное сотрудничество. Во многом благодаря личным усилиям президента Узбекистана Ш. Мирзиёева удалось добиться существенных результатов во взаимодействии всех пяти государств региона. Ещё недавно сильно отдалившиеся друг от друга государства все больше идут на сближение и соглашения. И более закрытая Туркмения втягивается в центральноазиатское сотрудничество. За небольшой отрезок удалось решить неразрешимые ранее региональные споры по поводу приграничных районов, водопользования, транспортных и логистических коммуникаций, энергетики и межрегиональной торговли. Благодаря этим позитивным тенденциям, сегодня на основе принципов поиска разумных компромиссов и взаимного учёта интересов находит своё долгосрочное решение целый ряд системных проблем, ранее препятствовавших реализации в полной мере огромного потенциала регионального сотрудничества. С тех пор наблюдается все возрастающая роль Узбекистана в решении ключевых проблем региональной безопасности и обеспечении мира и стабильности во всей Евразии, включая содействие урегулированию ситуации в Афганистане. Это придает ЦА ещё больший геополитический вес на международных площадках, объединяя усилия всех государств в налаживании трансконтинентальных транзитных маршрутов и взаимной координации проектов по выходу на крупные центры международной торговли. Укрепление межгосударственных отношений сегодня способствует становлению ЦА в качестве стабильного, открытого и динамично развивающегося региона, надёжного и предсказуемого международного партнёра, а также ёмкого и привлекательного рынка.

В центре этих изменений находится Новый Узбекистан, который стал проводить предсказуемую многовекторную, последовательную внешнюю политику, демонстрируя готовность к диалогу, укреплению взаимного доверия и сотрудничеству со всеми странами, отказавшись от рискованных попыток поиграть на противоречиях великих держав. Руководство Узбекистана объявило, что отношения со странами ЦА являются главным приоритетом внешней политики.

Сегодня накоплен богатый 30-летний опыт трансформации национальных экономик и настало время для разработки новой концепции экономического взаимодействия и сотрудничества. Являясь перспективным инвестиционно ёмким регионом, ЦА оказывает определяющее влияние на развитие многих стран и целых регионов. Общая социально-экономическая характеристика стран ЦА в динамике представлена в таблице 1.

Таблица 1

Основные макроэкономические показатели стран Центральной Азии

Показатель	Год	Узбекистан	Казахстан	Кыргыз- стан	Таджики- стан	Туркмени- стан
Территория, тыс. кв. км		448,9	2724,9	200,0	141,4	488,1
Численность населения, млн чел.	1990	20,5	16,3	4,4	5,3	3,7
	2000	24,7	14,9	4,9	6,2	4,5
	2010	28,6	16,3	5,4	7,5	5,1
	2019	33,6	18,5	6,5	9,3	5,9
Размер ВВП млрд долл.	2020	34,2	18,7	6,6	9,5	5,9
	1990	13,4	26,9	2,7	2,6	3,2
	2000	13,8	18,3	1,4	0,9	2,9
	2010	46,7	148,0	4,8	5,6	22,6
ВВП на душу населения, долл.	2019	57,9	181,7	8,5	8,1	„
	2020	57,7	159,8	7,7	8,0	50,68
	1990	651,4	1647,5	609,2	497,6	865,8
	2000	558,2	1229,0	279,6	138,4	643,2
на душу населения, долл.	2010	1634,3	9070,5	880,0	749,6	4439,2
	2019	1724,9	9812,5	1309,5	870,8	7902,4
	2020	1696,7	8528,4	1178,4	838,6	8611,3

Источник: составлено по данным World Bank; IMF World economic Outlook, 2021.

Анализ темпов роста ВВП стран ЦА показал долгосрочный положительный тренд, несмотря на неопределенность на мировых товарных и финансовых рынках. В 2019 г. и 2020 г. оборот внутреннего рынка центральноазиатских государств составил 168,2 и 145,5 млрд долл. соответственно¹. Спад в 2020 г. можно объяснить пандемией COVID-19 и влиянием негативных глобальных процессов, а также снижением мировых цен на нефть, газ, хлопок, металлы, другое сырье, являющееся основной экспортной продукцией Казахстана, Узбекистана и Туркменистана; девальвацией национальных валют вслед за обесценением российского рубля; ростом инфляции и удорожанием кредитных денег.

В таблице 2 показаны различия по уровню индекса человеческого развития между странами ЦА в сопоставлении с показателями России и Китая.



Таблица 2

Рейтинг стран Центральной Азии по уровню индекса человеческого развития (ИЧР) в 2010 и 2019 гг.

Страны	ИЧР		Место в мире		Изменение ИЧР (+; -)
	2010 г.	2019 г.	2010 г.	2019 г.	
Страны с очень высоким уровнем ИЧР					
Казахстан	0,714	0,825	66	51	+ 0,111
Россия	0,719	0,824	65	52	+0,105
Белоруссия	0,732	0,823	61	53	+ 0,
Страны с высоким уровнем ИЧР					
Китай	0,663	0,761	89	85	+ 0,098
Узбекистан	0,617	0,720	101	106	+ 0,103
Туркменистан	0,669	0,715	87	111	+ 0,046
Страны со средним уровнем ИЧР					
Кыргызстан	0,598	0,697	109	120	+ 0,099
Таджикистан	0,580	0,668	112	125	+ 0,088

Источник: Human development report, 2020; Human development report, 2010.

Анализ свидетельствует о незадействованном потенциале в международных и региональных торговых взаимоотношениях, что вызвано недостаточно развитой транспортно-логистической инфраструктурой и наличием тарифных и нетарифных барьеров. В товарообороте стран ЦА отмечается низкая доля внутрорегиональной торговли (1,5-8,5%), в то время как в странах Юго-Восточной Азии этот показатель составляет 25%. Страны ЦА лишены доступа к морским коммуникациям, имеют один из самых низких индексов качества логистики, при том что они достаточно привлекательны имеющимися природными ресурсами, ёмкими рынками сбыта. Наиболее освоенными оказались лишь маршруты, связанные с Россией. В условиях глобализации и высокой динамики международных отношений не только на уровне стран, но и на региональном уровне более глубокое развитие транспортно-логистического комплекса и диверсификация торговых путей является стратегическим вопросом. Огромная роль в реализации транзитного потенциала региона отводится крупным инфраструктурным проектам для углубления торговых и транспортно-транзитных взаимосвязей ЦА как внутри региона, так и с другими государствами и континентами.

Теперь на повестке дня углубление торговых и транспортно-транзитных взаимосвязей с другими государствами и прежде всего со странами южного направления планеты, что не только трансформирует геополитическую конфигурацию в ЦА и ЮА, но и придаст всему региону ещё больший геополитический вес на меж-

дународных площадках, объединяя усилия всех государств в налаживании транс-континентальных транзитных маршрутов и взаимной координации проектов по выходу на крупные центры международной торговли, пробивая прямые удобные, коммерчески выгодные и безопасные торговые пути из ЦА и ЮА в Китай, Индию и Пакистан, страны АТР, Европу.

Крупным игроком в регионе стала Южная Азия. Так, в 2020 г. суммарный товарооборот ЦА с ЮА составил 4,4 млрд долл. (3,2% от общего внешнеторгового оборота в 142,6 млрд долл.). Наибольшие доли в товарообороте стран ЦА и ЮА занимают Казахстан (52,8%) и Узбекистан (31,2%).² Следует всячески развивать торгово-экономическое сотрудничество с Индией – третьей в мире и второй азиатской державой с её программами «Нового Шёлкового пути индийской внешней политики» и «Объединяя Центральную Азию» с выходом к Индийскому океану (в конце 90-х годов Индия пыталась активно выйти на рынки Узбекистана и других стран ЦА, но тогда ЦА упустила свой шанс привлечения масштабного индийского капитала и инвестиций). ВВП Индии в 2020 г. составил 2,7 трлн долл., а её доля в глобальном ВВП, рассчитанном по паритету покупательной способности по оценкам МВФ, превышает 7%. Темпы роста экономики в последние годы составляют 8-9%, что приближается к максимальным в мире³. Индия тщательно подходит к выбору и финансированию инфраструктурных проектов, в частности в Афганистане, рассматривая его как площадку для выхода на рынки ЦА и ЮА.

Важнейшими приоритетами внешнеэкономической и внешнеторговой политики государств ЦА, направленной на расширение региональной взаимосвязанности и открытия новых транспортных коридоров, являются также расширение взаимодействия с Японией (диалог «ЦА плюс Япония»), Южной Кореей («Евразийская инициатива»), мусульманскими государствами – Иран, Пакистан, Саудовская Аравия, ОАЭ, рассматривающих ЦА и ЮА как продолжение зоны Персидского залива.

Торговля и транспорт представляют стратегическую важность для ЦА, поскольку ряд стран региона отдален от моря территориями двух государств. Неслучаен наблюдаемый сегодня интерес к прокладке маршрутов к морю в южном направлении – к Индийскому океану через Пакистан и Иран в юго-западном направлении. Существует стремление улучшить транспортное сообщение с Китаем через Кыргызстан. Тем не менее львиная доля грузопотока Узбекистана идет в северном направлении – через Россию и Казахстан. Необходимо преодоление всякого рода заградительных барьеров на пути товарных потоков в Россию. Узбекистан заинтересован в развитии транспортно-логистической инфраструктуры и интеграции в транспортные коридоры стран ЕАЭС, что поспособствует развитию его связей с мировыми рынками. Расширение ЕАЭС за счёт Узбекистана и Таджикистана преодолет географическую замкнутость за счет увеличения «континентальной связанности» и создания общего транспортного рынка. ЦА получит упрощенный доступ к континентальным транспортным узлам с выходом к рынкам и морским путям России, Китая, Ближнего и Среднего Востока и ЕС. ЦА крайне заинтересована в



проектах межгосударственных железнодорожных коридоров Россия – Казахстан – Узбекистан – Туркмения – Иран – Оман – Индия; Узбекистан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Пакистан – Китай, открывающих путь к южным портам.

Сейчас страны ЦА прорабатывают вопрос о строительстве железнодорожной магистрали по маршруту Андижан-Ош-Иркештам, обеспечивающей ближайший сухопутный доступ к рынкам Китая и других государств АТР. Проект мог бы стать еще одним кратчайшим торговым маршрутом между Китаем и Европой (где взаимная торговля, в частности между КНР и Турцией, быстро растет) и приносить в казну государств ЦА значительные поступления от транзита грузовых потоков. Казахстан выдвинул идею о строительстве судоходного канала между Каспийским и Черным морями и далее с выходом через Средиземное море в Европу. Успешно решаются выход Узбекистана через туркменские порты в Каспийское море. Туркменистан построил новые железнодорожный и автомобильный мосты Туркменабад – Фараб через Амударью по транспортно-транзитному маршруту Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман. Готовится реализация проекта строительства региональной линии электропередачи ЦА – ЮА CASA-1000 и TAPI (трубопровод из Туркменистана через Афганистан в Пакистан и Индию). Особый интерес проявляется к возрождению транспортно-логистического маршрута альтернативного пакистанскому через Казахстан и Узбекистан, который использовался еще во времена СССР.

Для повышения транзитного потенциала ЦА и ЮА чрезвычайно важным является строительство железной дороги Россия – ЦА – Афганистан – Китай – Иран (как части китайского проекта «Один Пояс – Один Путь» (ПиП) с последующим установлением транспортно-экономических связей с Индией, Ираком и другими странами. Новая трансафганская магистраль должна обеспечить выход к пакистанским морским портам – «Карачи», «Касем» и «Гвадар», связать Южноазиатскую железнодорожную систему с Центральноазиатской и Евразийской.

Реализация инфраструктурных проектов в рамках китайского «ПиП» неизбежно приведет к росту влияния Китая в ЦА и ЮА, что требует от России активизации усилий по сохранению своего присутствия в регионе путём прокладки новых линий. Если проект сулит увеличение грузопотоков и доходов от их пропуска и обработки, то можно в отдельных случаях пойти и на сопряжение транспортных коммуникаций построенных по российским стандартам с железнодорожной колеей «европейского» стандарта (шириной 1435 мм), применяемой в КНР и Иране. Политика сдерживания Китая продолжает быть актуальной для США. Ориентируясь на страны Южной Азии, Россия может рассчитывать, если не на помощь и поддержку, то на понимание со стороны США, не заинтересованного как в укреплении российско-китайских отношений, так и в росте влияния КНР. У России не может не вызывать озабоченности тот факт, что Китай активно вошел в экономику постсоветского пространства, потеснив ее позиции на лидерство в интегра-

ционных инициативах ЦА, не неся при этом никаких формальных обязательств. Странам ЦА следует с большим вниманием относиться к китайским и западным инициативам. Крупные межрегиональные и глобальные проекты ведущих геополитических акторов редко предполагают сугубо экономическое сотрудничество.

Афганистан, являющийся «региональным мостом», связывающим Европу и Азию кратчайшим сухопутным маршрутом, переживает переломный момент в своей истории. США пытаются организовать афганскую дугу нестабильности у границ России, перессорив центральноазиатские государства между собой, создав в регионе зону хаоса, что позволит держать в постоянном напряжении Москву и Пекин. Главная задача США и их союзников – сделать Афганистан проблемой России, отвлечь её от европейского театра серьезной угрозой на азиатском направлении. Не поддаваясь этой провокации России, следует и далее укреплять союзнические отношения с ЦА, создавая условия, в которых государства ЦА смогут самостоятельно и успешно нормализовать взаимодействие с Афганистаном. Наиболее мощные из них, Узбекистан и Казахстан, уже выступили с масштабными проектами регионального сотрудничества, несмотря на неопределённость нынешней ситуации. Опыт пяти последних лет показал миру, что Узбекистану при невероятном количестве нерешенных внутрирегиональных вопросов удалось найти компромиссы и консолидировать все страны региона, не допустив ни одного крупного межгосударственного конфликта. Напомним, что исторически присутствие России в ЦА и Афганистане стало результатом борьбы европейских империй за контроль над Средним Востоком. Тогда это называлась «большая игра»⁴. Непредсказуемость развития событий в Афганистане, возможность возобновления там крупномасштабного вооруженного противостояния после вывода войск США и западной коалиции – предмет прогнозируемых новых рисков и угроз. Они усугубляются продолжающейся глобальной пандемией коронавируса, которая усиливает разрывы в темпах восстановления экономической активности в разрезе таких регионов как ЦА и ЮА. Новая реальность преобразует геополитические балансы и социально-транзитные парадигмы, формируя тем самым и вызовы, и возможности.

Непредсказуемость развития событий в Афганистане, возможность возобновления там крупномасштабного вооруженного противостояния после вывода войск США и западной коалиции – предмет прогнозируемых новых рисков и угроз. Новая реальность преобразует геополитические балансы и социально-транзитные парадигмы, формируя тем самым и вызовы, и возможности. Тем не менее инициативы, высказанные на вышеуказанной конференции, должны быть предметом обсуждения заинтересованными сторонами трансграничных транспортных проектов и интенсификации торгово-экономических связей с этой важнейшей страной региона, хотя они усугубляются продолжающейся глобальной пандемией коронавируса, которая усиливает разрывы в темпах восстановления экономической активности.



С точки зрения интересов России принципиальное значение имеет тот факт, как подчёркивает член-корреспондент РАН С.А. Афонцев, что предложенная Президентом Узбекистана инициатива не содержит положений, входящих в противоречие с российским видением развития процессов экономического сотрудничества в Евразии и не предусматривает заключения преференциальных торговых соглашений между странами региона и, таким образом, она не вступает в противоречие с перспективами участия Узбекистана в международных механизмах сотрудничества, созданных в рамках ЕАЭС. При этом она хорошо вписывается в базовую логику инициативы «Большого евразийского партнерства»⁵.

При построении модели сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов и установления тесных торгово-транспортных связей стран ЦА и ЮА особой практической значимостью обладают межстрановые проекты на базе «зелёных» цифровых технологий Green Investment Principles (GIP), совместные инвестиционные консорциумы с единой системой управления и наднациональным механизмом контроля за использованием средств.

Актуальной проблемой является отсутствие значимых транзитных перевозок грузов по традиционным маршрутам международного коридора «Север – Юг» МТКСЮ (North-South Transport Corridor), проходящим по Каспийскому морю, его западному и восточному берегам. С другой стороны, существуют предпосылки для смещения этих маршрутов в страны ЦА и ЮА. Первый контейнерный поезд недавно прошел из Финляндии в Индию через Россию, Азербайджан и Иран. В России восточный полигон Транссибирской железнодорожной магистрали, а также линии в направлении портов Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна загружены перевозками угля, металлов, удобрений, зерна и других массовых грузов. Поэтому организация перевозок высокодоходных грузов в контейнерах может проходить через страны ЦА.

Альтернативными геостратегическими и геоэкономическими проектами в ЦА являются: Программа партнерства США «С5+1», стратегия ЕС по развитию сопряжения Европы и Азии. Следует, несмотря на внешнеполитические разногласия, использовать заинтересованность правительств и компаний из стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) в развитии МТКСЮ. Различные виды санкций и угроз со стороны США и их союзников в отношении России и Ирана, «торговые войны» с Китаем, нагнетание напряженности в Южно-Китайском море, напряжённые отношения с Пакистаном, обострение ситуации в Афганистане, вызванное приходом к власти движения «Талибан» на фоне вывода американских войск и другие процессы открывают и новые возможности – повышают транспортно-транзитное значение ЦА и ЮА, их государств в развитии альтернативных транспортных маршрутов, прежде всего, сухопутных.

Перенаправление и переориентация глобальных торговых потоков с Севера на Юг будет способствовать превращению стран ЦА в потенциальных посредников между развитыми и развивающимися экономиками в рамках концепции сотрудни-

чества «Север – Юг», экспортёров высокотехнологичных товаров. Для наполнения грузопотоками транспортного направления «Север – Юг», проходящего через ЦА и ЮА, его необходимо рассматривать как комплексную промышленно-технологическую зону создания добавленной стоимости – центральноазиатско-ирано-индийский инновационно-индустриальный коридор «Индо-Европейский (Норманно-Арийский) торговый путь XXI века».⁶

Настороженное отношение к проекту «ПиП» самого большого геополитического соперника Китая в регионе – Индии обуславливает возможность и необходимость входа грузопотоков из Китая в Северную Европу по МТК «Север – Юг» в портах Ирана и Пакистана. Без надежного коридора Север-Юг, конкурентоспособность южного вектора будет невелика. Здесь важен фактор Ирана и КНР, которые подписали крупное кредитное соглашение, а также Турции, которая ревниво смотрит на возможное усиление позиций Ирана в ЦА и ЮА.

Масштабные проекты международных коридоров, реализуемых с участием Индии – МТК «Север – Юг» через территории Ирана, России и стран ЦА и так называемый Азиатско-африканский коридор роста (ААГС) были призваны стать альтернативой ПиП. Однако есть мнение, что коридоры не будут конкурировать, а будут, напротив, эффективно дополнять друг друга. Если страны ЦА могут создать геополитические и геоэкономические условия входа в Афганистан с севера, то Индия и Иран займутся транспортно-коммуникационным обеспечением проникновения в страну с юга, прежде всего путём создания Чахбехарского транзитного маршрута Индия (порт Мумбаи) – порт Чахбехар (Иран) – Афганистан (минуя Пакистан). Это обеспечит ЦА выход в ЮА, в частности, в Индию.

Необходимо и далее эффективно обеспечить опережающее развитие транспортной инфраструктуры ЦА и ЮА и привлечь средства с международного рынка капитала к созданию общей логистической системы TRASEKA (восстановление Великого шелкового пути), обеспечивающей новые выходы на ближневосточный и мировой рынки.

Таким образом, основными направлениями стратегии регионального взаимодействия и координации ЦА и ЮА в сфере торгово-экономических и транспортно-транзитных связей являются:

- углубление геоэкономического взаимодействия в целях обеспечения безопасности и стабильности в регионе;
- развитие торгово-экономических связей и создание благоприятных условий для роста товарооборота и укрепления кооперации;
- расширение коммуникационных связей, транзитных возможностей и транспортной инфраструктуры, эффективное использование логистического и туристического потенциала региона;
- выработка единой транспортной стратегии и устойчивых долгосрочных механизмов взаимовыгодного сотрудничества с учетом интересов и потребностей всех государств региона;



- координация усилий по внедрению цифровых платформ в сфере международной торговли, таможенного регулирования и транспорта, банковско-финансовой деятельности, здравоохранения, образования, науки и культуры;
- совершенствование регулярного механизма взаимных региональных консультаций для выработки единых позиций во всё более глобализирующемся мире.

Торговые пути и маршруты – идеальное место для внедрения и применения цифровых коммуникаций, самоуправляемых беспилотных транспортных средств, систем удаленного управления автомобилями и поездами для проведения диагностики пути, мониторинга ремонтных работ и обеспечения безопасности движения. В перспективе активно взаимодействующие ЦА и ЮА могут в рамках мегапартнерства стать центрами формирующейся многополярной системы международных отношений. Вместе с тем активизация южного вектора может нарушить сложившийся баланс интересов и сил.

Поэтому созыв по инициативе Президента Узбекистана Ш. М. Мирзиёева международной конференции высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» является дальновидным решением, усиливающим внутреннюю солидарность ЦА и ЮА, не в ущерб сложившимся отношениям стран ЦА с Россией, Китаем и другими региональными и мировыми державами.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Лавров С. В. Выступление на междунар. конф. высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» 16 июля 2021. (Электронный ресурс. URL: https://www.mid.ru/posledniye_dobavlnenniye/-/asset_publisher/MCZ7HQUMdqBY/content/id/4814877)

² <https://e-cis.info/news/566/93329/>

³ URL: https://uz.sputniknews.ru/20210707/tseir-obnarodoval-dannye-po-vzaimnoy-torgovle-mejdu-stranami-tsentralnoy-i-yuzhnoy-azii-19584789.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop.

⁴ IMF. World Economic Outlook Update. July 2021. (Электронный ресурс. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/07/27/world-economic-outlook-update-july-2021>.)

⁵ URL: <https://paruskg.info/glavnaya/185493-ssha-pytajutsja-vtjanut-rossiju-v-bolshuju-igrv-v-azii.html>.

⁶ Афонцев С.А. Новая инициатива развития сотрудничества стран Центральной и Южной Азии: взгляд из России // Экономика Центральной Азии, 2021, № 3.

⁷ Цветков В.А., Зиядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. Транзитная экономика: теория, методология, практика – М.: Экономическое образование, 2019. - 494 с.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Афонцев С.А. Распутья Шелкового пути // *Стратегия*, 2017, № 3, с. 6-11 (Afoncev S.A. Rasput'ya Shelkovogo puti // *Strategiya*, 2017, № 3, s. 6-11).

Афонцев С.А. Новая инициатива развития сотрудничества стран Центральной и Южной Азии: взгляд из России // *Экономика Центральной Азии*. – 2021. – Том 4. – № 3 (Afoncev S.A. Novaya iniciativa razvitiya sotrudnichestva stran Central'noj i Yuzhnoj Azii: vzglyad iz Rossii // *E'konomika Central'noj Azii*. – 2021. – Том 4. – № 3).

База данных Мирового Банка World Development Indicators (WDI) (Baza danny'x Mirovogo Banka World Development Indicators (WDI)) // URL: <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>

Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов – М.: ИЭ РАН, 2018. – 66 с. (Vardomskij L.B., Turaeva M.O. Razvitie transportny'x koridorov postsovetskogo prostranstva v usloviyah sovremenny'x geopoliticheskix i e'konomicheskix vy'zovov – М.: IE' RAN, 2018. – 66 s.)

Ежемесячный статистический бюллетень Статистического отдела ООН, март 2021 (Ezhemesyachny'j statisticheskij byulleten' Statisticheskogo otdela OON, mart 2021).

Зиядуллаев Н.С. Центральная и Южная Азия на перекрестке глобальных и региональных торговых и транспортно-транзитных путей - Доклады междунар. конф. высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» Т., 15-16 июля 2021 (Ziyadullaev N.S. Central'naya i Yuzhnaya Aziya na perekryostke global'ny'x i regional'ny'x torgovy'x i transportno-tranzitny'x putej -Doklady' mezhdunar. konf. vy'sokogo urovnya «Central'naya i Yuzhnaya Aziya: regional'naya vzaimosvyazannost'. Vy'zovy' i vozmozhnosti» Т., 15-16 iyulya 2021).



Зохидов А.А. Центрально-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения // Экономика Центральной Азии. – 2020. – Том 4. – № 3. – С. 185-196 (Zoxidov A.A. Central'no-Aziatskaya transportnaya sistema: iniciativy` po sovmestnoj koordinacii, problemy` i resheniya // E`konomika Central'noj Azii. – 2020. – Том 4. – № 3. – S. 185-196)

Мирзиёев Ш.М. Выступление Президента Республики Узбекистана на междунар. конф. высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» 16 июля 2021. (Mirziyoev Sh.M. Vy`stuplenie Prezidenta Respubliki Uzbekistana na mezhdunar. konf. vy`sokogo urovnya «Central'naya i Yuzhnaya Aziya: regional'naya vzaimosvyazannost`. Vy`zovy` i vozmozhnosti» 16 iyulya 2021)

Мирзиёев Ш.М. Выступление Президента Республики Узбекистана в проекте «Пояса и пути» // Газета “Gazeta.uz” от 15 мая 2017 г. (Mirziyoev Sh.M. Vy`stuplenie Prezidenta Respubliki Uzbekistana v proekte «Poyasa i puti» // Gazeta “Gazeta.uz” ot 15 maya 2017 g.)

Цветков В.А., Зиядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. Транзитная экономика: теория, методология, практика – М.: Экономическое образование, 2019. - 494 с. (Czvetkov V.A., Ziyadullaev N.S., Zoidov K.X., Medkov A.A. Tranzitnaya e`konomika: teoriya, metodologiya, praktika – M.: E`konomicheskoe obrazovanie, 2019. - 494 s.)

Яковлев А.А. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества Китайской Народной Республики со странами постсоветского пространства // Экономика и управление. 2020 Т. 26. № 4. С. 380–391 (Yakovlev A.A. Problemy` i perspektivy` e`konomicheskogo sotrudnichestva Kitajskoj Narodnoj Respubliki so stranami postsovetskogo prostranstva // E`konomika i upravlenie. 2020 T. 26. № 4. S. 380–391)

Glinkina S., Yakovlev A. OBOR project: the case of Russia // China: BRI o el nuevocamino de la seda / Universidad Nacional Autónoma de México. – 2018. – P. 403–420

Source of data: United Nations Monthly Bulletin of Statistics for.mart 2020

